



Rapport nr. 2024-R-05-NL

Een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België

Resultaten van een ideaaltypische analyse



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	2024-R-05-NL
Wettelijk depot	D/2024/0779/11
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	28/05/2024
Auteur(s)	Mathias De Roeck & Isabel Verwee
Review	Peter Silverans (Vias) Martine Blom (WODC)
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
De Roeck, M. & Verwee, I. (2024). Een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België – Resultaten van een ideaaltypische analyse, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	5
Summary	7
1 Inleiding	9
2 Een verkeersrecidivemonitor in België	10
2.1 Inhoud van de verkeersrecidivemonitor	10
2.1.1 Observatieperiode van verkeersrecidive	10
2.1.2 Types van verkeersrecidive	11
2.1.3 Vormen van recidive	13
2.1.4 Indicatoren van verkeersrecidive	13
2.1.5 Achtergrondkenmerken	14
2.2 De contouren van een Belgische verkeersrecidivemonitor	15
3 De haalbaarheid van een verkeersrecidivemonitor in België	16
3.1 Het verkeersrecidivedashboard	16
3.2 Van het verkeersrecidivedashboard naar een verkeersrecidivemonitor	16
3.2.1 Observatieperiode van verkeersrecidive in het verkeersrecidivedashboard	16
3.2.2 Types van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard	17
3.2.3 Vormen van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard	18
3.2.4 Indicatoren van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard	18
3.2.5 Achtergrondkenmerken opgenomen in het verkeersrecidivedashboard	19
4 Conclusies	20
Referenties	22

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Types van (verkeers)recidive _____	12
Tabel 2	Vergelijking tussen de gewenste verkeersrecidivemonitor en het bestaande verkeersrecidivedashboard _____	17

Samenvatting

Dit rapport bestudeert de haalbaarheid voor het uitbouwen van het verkeersrecidivedashboard tot een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor in België. In het kort is een verkeersrecidivemonitor een onderzoeksinstrument dat toelaat om cijfers en statistieken inzake verkeersrecidive systematisch te bestuderen. Een verkeersrecidivemonitor vormt een potentieel belangrijk instrument in de strijd tegen verkeersrecidive. Het kan onze kennis over het onderwerp vergroten om verkeersrecidive doeltreffend aan te pakken en gerichte acties te ondernemen. In tegenstelling tot sommige van onze buurlanden is in België een dergelijk instrument slechts deels voorhanden in de vorm van een verkeersrecidivedashboard. De onderzoeksvragen van deze studie zijn "Aan welke voorwaarden moet een verkeersrecidivemonitor in België voldoen en hoe verhouden deze voorwaarden zich tot het huidige verkeersrecidivedashboard?"

Dit rapport onderzoekt de voorwaarden voor een verkeersrecidivemonitor in België aan de hand van een ideaaltypische methode. In een eerste stap impliceert deze methode dat we aan de hand van een studie van de wetenschappelijke literatuur over (verkeers)recidive de inhoudelijke vereisten van een gewenste verkeersrecidivemonitor in België blootleggen. Dit rapport focust daarbij op meerdere componenten van recidive zoals afgeleid uit de literatuur, m.n. (1) de observatieperiode van verkeersrecidive (2) types van verkeersrecidive (3) vormen van verkeersrecidive (4) indicatoren van verkeersrecidive en (5) achtergrondkenmerken. Deze vereisten worden één voor één in verder detail besproken om vervolgens te komen tot de inhoudelijke fundamenten van een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor.

In een tweede stap wordt dit ideaaltype vergeleken met een reeds bestaand initiatief in België, namelijk het verkeersrecidivedashboard. Informatie over het dashboard werd verkregen op basis van een reeks vergaderingen en interviews met het College van Procureurs-Generaal en het College van Hoven en Rechtbanken tussen maart 2022 en november 2023. Het verkeersrecidivedashboard is een informatie management instrument van de Rechterlijke Orde dat individuele verkeersrecidivegegevens automatisch en op een geaggregeerde manier samenbrengt en visualiseert op basis van officiële data van het Openbaar Ministerie en Hoven en Rechtbanken. Dit rapport bespreekt de inhoud van dit verkeersrecidivedashboard in meer detail, en vergelijkt deze inhoud met de inhoudelijke vereisten van een wetenschappelijke onderbouwde verkeersrecidivemonitor. Het doel van deze vergelijking is te onderzoeken waar de verschillen precies liggen en welke functionaliteiten momenteel nog ontbreken in het verkeersrecidivedashboard om vervolgens de theoretische volgende stappen naar een verkeersrecidivemonitor te identificeren.

Observatieperiode recidive

Een eerste voorwaarde of mogelijke stap voor een verkeersrecidivemonitor is de omschakeling van een juridische naar een sociaalwetenschappelijke benadering van verkeersrecidive, waarbij de observatieperiode zoveel als mogelijk wordt uitgebreid. Een langere observatieperiode laat toe om meer gevallen van verkeersrecidive te bestuderen, waardoor je tot betere inzichten over verkeersrecidive kan komen. Het bestaande dashboard heeft een terugkijkperiode van vijf jaar (i.e. vier jaar voorafgaand aan het laatste feit tussen 2019 en 2023), wat relatief kort is. De reden hiervoor is een recente wijziging in de afhandelingsprocedure van verkeersinbreuken met de introductie van het crossborder-proces. Deze terugkijkperiode zal echter toenemen naar mate er jaarlijkse updates komen van het dashboard (op voorwaarde dat updates consistent verlopen en de vergelijkbaarheid van de data niet ondermijnen). Extra ingrepen om de observatieperiode uit te breiden zouden kunnen worden gedaan door bijvoorbeeld politie- en justitiegegevens verder te integreren en administratieve sancties aan het dashboard toe te voegen.

Momenteel is de logica van het dashboard ook retrospectief van aard, met een focus op recidivedelicten, terwijl het in de toekomst als tweede voorwaarde wenselijk zou zijn om meer te werken volgens een prospectieve logica waarbij wordt vertrokken van het indexdelict en vervolgens evoluties worden in kaart gebracht met betrekking tot maatregelen, interventies en recidiveren. Op dit moment beschikt het dashboard bovendien nog niet over informatie op het niveau van maatregelen en interventies, en zal deze informatie in de toekomst via correctionele data en data van justitiehuisen en parketten-generaal aan het dashboard dienen te worden toegevoegd.

Types van recidive

Een derde voorwaarde voor een verkeersrecidivemonitor in België is de integratie en identificatie van meerdere types van verkeersrecidive in het verkeersrecidivedashboard. Deze types van verkeersrecidive zijn herhaling van de verkeersovertreding, het opnieuw tegenhouden, opnieuw arresteren of bestuurlijk aanhouden, en

herveroordeling. Hoewel verschillende van deze types (exclusief veroordelingen) reeds zijn opgenomen in het dashboard, is het niet volledig duidelijk welke precies en hoeverre deze informatie volledig is. Bovendien is het niet mogelijk om een onderscheid te maken tussen de verschillende types van verkeersrecidive. Het zou het een stap vooruit betekenen in de richting van een verkeersrecidivemonitor indien de verschillende types van verkeersrecidive in meer detail worden besproken en verder worden gespecificeerd in het verkeersrecidivedashboard. Zowel een betere documentatie als verdere identificatie zijn belangrijk al willen we dynamieken en patronen voor verschillende types van verkeersrecidive apart onderzoeken en met elkaar vergelijken. Daarbij wordt er het best gewerkt met meerdere lagen, waarbij elke laag telkens ingaat op een specifiek type van verkeersrecidive. Hierbij is het wel belangrijk dat het algemene beeld niet verloren gaat. Naast meerdere lagen dienen de verschillende niveaus dus ook gecombineerd te worden. Technisch gesproken behoort een dergelijke structuur tot de mogelijkheden omdat officiële databronnen in België de identificatie van het type van verkeersrecidive toelaten.

Vormen van recidive

Een vierde voorwaarde naar de toekomst toe is het integreren van een verkeersrecidivedashboard in een meer algemene recidivemonitor. Los van de praktische uitdagingen in verband met datakwaliteit om dit te realiseren zou dit enorme voordelen kunnen opleveren voor de studie van (verkeers)recidive in België. Zo zou een dergelijk instrument het mogelijk maken om verkeersindexdelicten te koppelen aan niet-verkeersrecidivisme en omgekeerd, wat tot nieuwe inzichten zou kunnen leiden. Daarnaast zou de identificatie van verschillende vormen van verkeersrecidive meer aandacht verdienen in het huidige dashboard, want momenteel hebben we geen zicht op welke verkeersindexdelicten en welke verkeersrecidivedelicten vaak samen voorkomen en waarom, en hoe dit zich verhoudt tot het geheel.

Indicatoren van recidive

Een ideale verkeersrecidivemonitor in België is voorts in staat om een relatief brede waaier aan indicatoren weer te geven, gaande van verkeersrecidiveprevalentie (i.e. het percentage overtreeders dat een nieuwe overtreding begaat in een bepaalde periode), verkeersrecidivefrequentie (gemiddeld aantal keren dat een groep mensen opnieuw in de fout gaat) en verkeersrecidive-omvang (het totaal aantal recidivegevallen binnen een bepaalde groep van daders) tot indicatoren gerelateerd aan de overtredingscarrière, waaronder de crime mix, de startleeftijd en de carrièreduur. In het huidige dashboard staat verkeersrecidivefrequentie centraal, terwijl recidiveprevalentie en recidive-omvang slechts indirect kunnen worden afgeleid. Andere indicatoren, en meer specifiek de indicatoren over de overtredingscarrière, kunnen niet worden bepaald op basis van het dashboard. Het dashboard zou geoptimaliseerd kunnen worden door ook deze verkeersrecidiveindicatoren in het dashboard op te nemen. Dit kan door microgegevens beschikbaar te stellen aan onderzoekers (vermits juridische toelating), of door microgegevens op die manier te aggregeren dat meerdere van deze indicatoren standaard beschikbaar worden in het dashboard.

Achtergrondkenmerken

Op basis van de wetenschappelijke literatuur is het tenslotte van belang dat een verkeersrecidivemonitor het mogelijk maakt om inzicht te krijgen in de achtergrondkenmerken van verkeersrecidivisten. De analyse in het rapport maakt duidelijk dat het verkeersrecidivedashboard al een resem achtergrondkenmerken bevat, dewelke voornamelijk demografisch zijn van aard (gender, leeftijd, domicilie, afkomst, provincie en gemeenten). Dit is een sterkte van het huidige dashboard. Achtergrondkenmerken die daarentegen te maken hebben met de overtredingen zelf zijn momenteel op een vrij algemeen niveau verwerkt in het dashboard, terwijl zeer concrete verkeersovertredingen hierbij aan de grondslag liggen. Een goed zicht op deze specifieke overtredingen is belangrijk voor het bestuderen van bepaalde groepen van verkeersrecidivisten, zoals snelheidsovertreders en rijden onder invloed van alcohol en/of illegale drugs. Het opnemen van deze kenmerken verdient in de toekomst dan ook de nodige aandacht.

Summary

This report examines the feasibility of expanding the traffic recidivism dashboard into a scientifically supported traffic recidivism monitor in Belgium. In short, a traffic recidivism monitor is a research instrument that allows for the systematic study of figures and statistics on traffic recidivism. A traffic recidivism monitor represents a potentially important tool in the fight against traffic recidivism. It can enhance our knowledge of the subject to effectively address traffic recidivism and take targeted actions. Unlike some of our neighboring countries, such an instrument in Belgium is only partially available in the form of a traffic recidivism dashboard. The research questions of this study are "What are the conditions for developing a traffic recidivism monitor in Belgium, and how do these conditions relate to the current traffic recidivism dashboard?"

This report examines the conditions for a traffic recidivism monitor in Belgium using an ideal-typical method. In a first step, this method implies that through a study of the scientific literature on (traffic) recidivism, the substantive requirements of a desired traffic recidivism monitor in Belgium are uncovered. This report focuses on several components of recidivism as derived from the literature, namely (1) the observation period of traffic recidivism (2) types of traffic recidivism (3) forms of traffic recidivism (4) indicators of traffic recidivism and (5) background characteristics. These requirements are discussed in further detail one by one to then arrive at the substantive foundations of a scientifically supported traffic recidivism monitor.

In a second step, this ideal type is compared with an existing initiative in Belgium, namely the traffic recidivism dashboard. Information about the dashboard was obtained based on a series of meetings and interviews with the College of Prosecutors-General and the College of Courts between March 2022 and November 2023. The traffic recidivism dashboard is an information management instrument of the Judicial Order that automatically aggregates and visualizes individual traffic recidivism data based on official data from the Public Prosecutor's Office and Courts. This report discusses the content of this traffic recidivism dashboard in more detail and compares this content with the substantive requirements of a scientifically supported traffic recidivism monitor. The aim of this comparison is to examine where the differences are situated and which functionalities are currently missing in the traffic recidivism dashboard in order to then identify the theoretical next steps towards a traffic recidivism monitor.

Observation period of recidivism

A first condition or possible step for a traffic recidivism monitor is the transition from a legal to a scientific approach to traffic recidivism, whereby the observation period is extended as much as possible. A longer observation period allows for the study of more cases of traffic recidivism, leading to better insights into traffic recidivism. The existing dashboard has a retrospective period of five years (i.e., four years preceding the latest offense between 2019 and 2023), which is relatively short. The reason for this is a recent change in the handling procedure of traffic offenses with the introduction of the cross-border process. However, this retrospective period will increase as annual updates to the dashboard are made (provided that updates are consistent and do not undermine data comparability). Additional interventions to extend the observation period could be made by further integrating police and judicial data and adding administrative sanctions to the dashboard.

Currently, the logic of the dashboard is also retrospective in nature, focusing on recidivism offenses, while in the future, as a second condition, it would be desirable to work more according to a prospective logic, starting from the index offense and then mapping out evolutions with regard to measures, interventions, and recidivism. At the moment, the dashboard also does not yet contain information at the level of measures and interventions, and this information will need to be added to the dashboard in the future via correctional data and data from justice houses and general prosecutors' offices.

Types of recidivism

A third condition for a traffic recidivism monitor in Belgium is the integration and identification of multiple types of traffic recidivism in the traffic recidivism dashboard. These types of traffic recidivism include repetition of the traffic violation, being stopped again, being arrested or detained again, and being reconvicted. Although several of these types (excluding convictions) are already included in the dashboard, it is not entirely clear which ones and to what extent this information is complete. Moreover, it is not possible to distinguish between the different types of traffic recidivism. It would represent a step forward towards a traffic recidivism monitor if the different types of traffic recidivism are discussed in more detail and further specified in the traffic recidivism dashboard. Both better documentation and further identification are important if we want to

examine and compare dynamics and patterns for different types of traffic recidivism separately. In this respect, it is best to work with multiple layers, with each layer addressing a specific type of traffic recidivism. However, it is important that the overall picture is not lost. In addition to multiple layers, the different levels should hence also be combined. Technically speaking, such a structure is feasible because official data sources in Belgium allow for the identification of the type of traffic recidivism.

Forms of recidivism

A fourth condition for the future is to integrate a traffic recidivism dashboard into a more general recidivism monitor. Apart from the practical challenges related to data quality to achieve this, this could bring enormous benefits for the study of (traffic) recidivism in Belgium. For example, such an instrument could make it possible to link traffic index offenses to non-traffic recidivism and vice versa, which could generate new insights. In addition, the identification of different forms of traffic recidivism deserves more attention in the current dashboard because currently, we have no insight into which traffic index offenses and which traffic recidivism offenses often occur together and why, and how this relates to the whole.

Indicators of recidivism

An ideal traffic recidivism monitor in Belgium is also capable of displaying a relatively wide range of indicators, ranging from traffic recidivism prevalence (i.e., the percentage of offenders committing a new offense in a certain period), traffic recidivism frequency (average number of times a group of people re-offends), and traffic recidivism extent (total number of recidivism cases within a certain group of offenders) to indicators related to the offense career, including the crime mix, starting age, and career duration. In the current dashboard, traffic recidivism frequency is central, while recidivism prevalence and recidivism extent can only be indirectly inferred. Other indicators, and more specifically indicators related to the offense career, cannot be determined based on the dashboard. The dashboard could be optimized by also including these traffic recidivism indicators in the dashboard. This can be done by making microdata available to researchers (provided legal permission), or by aggregating microdata in such a way that several of these indicators become standardly available in the dashboard.

Background characteristics

Based on the scientific literature, it is finally important that a traffic recidivism monitor enables insight into the background characteristics of traffic recidivists. The analysis in the report makes it clear that the traffic recidivism dashboard already contains a range of background characteristics, mainly of a demographic nature (gender, age, domicile, origin, province, and municipalities). This is a strength of the current dashboard. Background characteristics related to the offenses themselves, on the other hand, are currently processed at a fairly general level in the dashboard, while very specific traffic offenses underlie them. A good understanding of these specific offenses is important for studying certain groups of traffic recidivists, such as speed offenders and driving under the influence of alcohol and/or illegal drugs. Therefore, including these more specific characteristics deserves the necessary attention in the future.

1 Inleiding

Deze studie onderzoekt de haalbaarheid van het uitbouwen van een verkeersrecidivemonitor in België. In het kort is een verkeersrecidivemonitor een onderzoeksinstrument dat toelaat om cijfers en statistieken inzake verkeersrecidive systematisch weer te geven en te onderzoeken. Het belang van zo een recidivemonitor is aanzienlijk. Verkeersrecidive of het maken van twee of meerdere verkeersovertredingen in een bepaalde periode blijft een hardnekkig probleem in het (Belgische) verkeer. Recente cijfers tonen aan dat bijna de helft (45%) van alle verkeersovertreders in België later opnieuw wordt veroordeeld voor een verkeersinbreuk. Deze herveroordeling gebeurt bovendien vaak relatief snel, m.n. binnen een periode van twee jaar (Nieuwkamp & Silverans, 2019, p. 5; Delannoy et al., 2021). Daarnaast geven studies aan dat verkeersrecidivisten niet alleen meer verkeersovertredingen begaan dan niet-recidivisten, maar ook dat ze vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen (Goldenbeld & Twisk, 2009; Wardenier, 2021). Verkeersrecidive vormt met andere woorden een belangrijke uitdaging voor de verkeersveiligheid in België. Het systematisch monitoren en analyseren van verkeersrecidive is dan ook cruciaal.

Momenteel is er in België nog geen verkeersrecidivemonitor beschikbaar voor het grote publiek. Dit in tegenstelling tot sommige van onze buurlanden, waaronder Nederland (Wartna et al., 2011). Nochtans is een verkeersrecidivemonitor een zeer nuttig instrument om verkeersrecidive te bestrijden. Een verkeersrecidivemonitor zorgt er bijvoorbeeld voor dat nationale of nationaal representatieve data over verkeersrecidive systematisch worden verzameld en onderzocht, wat onze kennis over verkeersrecidive ten goede komt. Daarnaast laat een monitor het ook toe om een beter beeld te krijgen op de overtredingscarrières van verkeersrecidivisten en op de effectiviteit van bepaalde sancties en maatregelen. Hoewel er reeds verschillende studies zich hebben toegelegd op verkeersrecidive in België (Goossens et al., 2003; Nieuwkamp & Silverans, 2019; Silverans et al., 2018; Wardenier et al., 2021), maakten geen van deze studies gebruik van een verkeersrecidivemonitor. Bepaalde aspecten van verkeersrecidive (zoals de overtredingscarrière of de effectiviteit van bepaalde sancties en maatregelen) werden bijgevolg nog onvoldoende onderzocht.

Deze studie gaat dieper in op de voorwaarden die nodig zijn voor het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België. Met voorwaarden bedoelen we die condities en die aspecten die moeten worden voldaan alvorens een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor kan worden opgemaakt. We onderzoeken deze voorwaarden aan de hand van de ideaaltypische methode (Gerhardt, 1994; Stapley et al., 2021, 2022; Weber, 1904). Deze methode betekent dat we in een eerste stap aan de hand van een wetenschappelijke literatuurstudie over (verkeers)recidive en een (verkeers)recidivemonitor de cruciale aspecten of contouren van een gewenste of "ideaaltypische" verkeersrecidivemonitor in België identificeren. Hoewel we weten dat een verkeersrecidivemonitor een doeltreffend instrument kan zijn voor het bestrijden van verkeersrecidive, weten we minder hoe een dergelijke monitor er specifiek moet uitzien in een Belgische context. De wetenschappelijke literatuurstudie komt hieraan tegemoet.

In een tweede stap onderzoeken we vervolgens de effectieve haalbaarheid van zo'n verkeersrecidivemonitor in België. Dit doen we door de contouren van het ideaaltype te vergelijken met de contouren van een reeds bestaand instrument voor de studie van verkeersrecidive in België, namelijk het verkeersrecidivedashboard. In het kort is het verkeersrecidivedashboard een informatie management instrument dat werd aangevraagd en gefaciliteerd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met het oog op het onderzoek naar verkeersrecidive en verkeersveiligheid. Voor het uitwerken van het verkeersrecidivedashboard werd er in 2022 een protocolakkoord gesloten tussen het Openbaar Ministerie en het College van Hoven en Rechtbanken enerzijds en Vias Institute anderzijds. Het doel van het verkeersrecidivedashboard is om verkeersrecidivegegevens automatisch samen te brengen en te visualiseren op basis van de centrale "MaCH"- databank van de Federale Overheidsdienst Justitie. Informatie over de huidige stand van zaken van dit dashboard werd verkregen aan de hand van een reeks vergaderingen en interviews met het College van Procureurs-Generaal en het College van Hoven en Rechtbanken tussen maart 2022 en oktober 2023. Aan de hand van de vergelijking tussen de gewenste verkeersrecidivemonitor en het huidige verkeersrecidivedashboard wenst dit rapport bij te dragen aan het identificeren van de volgende stappen voor de verdere realisatie van een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor in België. Dit is belangrijk omdat ook de ontwikkeling van het verkeersrecidivedashboard stapsgewijs verloopt, waarbij in een eerste stap informatie van het College van Procureurs-Generaal wordt opgenomen, gevolgd door data van het College van Hoven en Rechtbanken.

2 Een verkeersrecidivemonitor in België

Deze sectie bespreekt in verder detail hoe een ideale verkeersrecidivemonitor in België er moet uitzien. Het legt de inhoud bloot van een "ideaaltypische" verkeersrecidivemonitor in ons land.

2.1 Inhoud van de verkeersrecidivemonitor

De inhoud van de verkeersrecidivemonitor is het type van inhoudelijke informatie dat een verkeersrecidivemonitor moet bevatten voor onderzoek en beleid naar verkeersrecidive. De componenten worden hieronder stap voor stap uitgelegd. We kijken opeenvolgend naar de observatieperiode van de recidive, types en vormen van verkeersrecidive, alsook specifieke indicatoren van en databronnen voor het bestuderen van verkeersrecidive. Deze sectie is gebaseerd op nationale en internationale wetenschappelijke literatuur over het meten en bestuderen van (verkeers)recidive.

2.1.1 Observatieperiode van verkeersrecidive

De observatieperiode van verkeersrecidive verwijst in het algemeen naar de termijn waarbinnen verkeersrecidive plaatsvindt. In de wetenschappelijk literatuur wordt er traditioneel een onderscheid gemaakt tussen de juridische en een sociaalwetenschappelijke benadering van (verkeers)recidive (De Blander et al., 2019; Nieuwkamp & Silverans, 2019; Robert et al., 2015). Beide benaderingen verschillen voor wat betreft hun kijk op de observatieperiode van verkeersrecidive. Waar de juridische benadering verwijst naar het opnieuw plegen van een verkeersovertreding binnen een specifieke periode van bijvoorbeeld twee of drie jaar, is voor de sociaalwetenschappelijke benadering verkeersrecidive veel minder gebonden aan een bepaalde periode. In tegendeel, voor deze benadering maakt het niet uit of je een tweede verkeersovertreding begaat binnen bijvoorbeeld twee of meerdere jaren volgend op de indexgebeurtenis of het indexdelict.¹ In beide gevallen is er voor deze benadering sprake van verkeersrecidive. De sociaalwetenschappelijke benadering van verkeersrecidive beschouwt de termijn tussen twee overtredingen als relevante informatie en streeft dan ook naar een zo lang mogelijke observatieperiode. Dit maakt het bijvoorbeeld mogelijk om snelle van trage recidivisten te onderscheiden, of om te onderzoeken hoe recidive samenhangt met bepaalde factoren zoals de tijd sinds het indexdelict, de aard van de straf en het type van overtreding.

Van belang bij het specificeren van de observatieperiode is dat het begin- en eindpunt van een observatieperiode duidelijk worden gedefinieerd. Het beginpunt bepaalt immers het moment vanaf wanneer een verkeersovertreder de kans heeft, of "at risk" is om te recidiveren, terwijl het (tussentijds) eindpunt aangeeft wanneer recidive effectief plaatsvindt. De meeste wetenschappelijke studies naar verkeersrecidive verkiezen een prospectieve benadering van verkeersrecidive in de observatieperiode. Dit betekent dat voor het monitoren van verkeersrecidive wordt gekeken naar verkeersdelicten *volgend op* het indexdelict, en niet *voorafgaand aan* een delict zoals in een retrospectieve benadering.

Het voordeel van een prospectieve benadering van verkeersrecidive is dat het zich beter leent tot het bestuderen van het effect van bepaalde maatregelen en interventies en of mensen naderhand (minder) recidiveren, dit doordat bijvoorbeeld de periode voorafgaand aan het indexdelict en de criminele voorgeschiedenis kunnen worden gezien als een achtergrondkenmerk van personen in de onderzoeksgroep. Om onderzoek naar de effectiviteit van interventies mogelijk te maken is het verder noodzakelijk te weten welke interventie heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het indexdelict, en om na te gaan of men na dit indexdelict en de interventie al dan niet recidiveert. Een retrospectieve benadering kan hieraan minder tegemoet komen, omdat alleen eerdere (interventies van) delicten zijn opgenomen.

Het vastleggen van een begin- en eindpunt van een observatieperiode is belangrijk met het oog op het berekenen van de feitelijke termijn van recidive, de recidivesnelheid, alsook de aard van een overtredingscarrière. Zowel het begin- als het eindpunt van een observatieperiode kunnen op verschillende manieren worden vastgelegd. Er kan bijvoorbeeld worden gekeken naar de dag van de verkeersovertreding, maar evengoed naar de datum waarop een straf wordt opgelegd of het moment wanneer iemand de

¹ Het indexgebeurtenis of het indexdelict is die gebeurtenis of strafbare overtreding die je vatbaar maakt voor recidive en vormt het referentiepunt van de overtredingsgeschiedenis.

gevangenis verlaat.² Het duidelijk specificeren van het begin- en eindpunt van een observatieperiode is een belangrijk aspect in elk recidiveonderzoek.

2.1.2 Types van verkeersrecidive

Naast de observatieperiode wordt er in de wetenschappelijke literatuur een opdeling gemaakt tussen verschillende types van verkeersrecidive (Maltz, 1984; Zara & Farrington, 2015). Tabel 1 vat de belangrijkste types van verkeersrecidive samen. In het kort wordt er een onderscheid gemaakt tussen (1) herhaling van de verkeersovertreding (2) opnieuw tegenhouden (3) opnieuw arresteren of bestuurlijk aanhouden en (4) herveroordeling.

Een herhaling van de verkeersovertreding betreft recidive ten gevolge van het plegen van een nieuwe verkeersovertreding volgend op een eerdere overtreding binnen een bepaalde periode zonder dat de politie dit vaststelt. Een veelvoorkomende vorm van herhaling in België is bijvoorbeeld het twee of meermaals overtreden van de snelheidsregels als autobestuurder (Wartna, 2009). Herhaling kan echter ook impliceren dat je twee of meermaals rijdt onder invloed van illegale drugs, alcohol, of zonder verzekering, en het kan wijzen op een combinatie van verkeersovertredingen, zoals rijden onder invloed van alcohol op één moment en het begaan van een snelheidsovertreding op een ander moment.

Idealiter biedt een verkeersrecidivemonitor inzicht in het herhalen van verkeersovertredingen door bestuurders. Het probleem hierbij is echter dat de data die we tot onze beschikking hebben geen inzicht bieden in alle (of juist op te veel) herhalingen van verkeersovertredingen. Een bron van informatie is bijvoorbeeld zelfrapportagedata. Hierbij wordt aan respondenten aan de hand van een vragenlijst gevraagd of ze in de loop van een bepaalde periode een bepaalde (set van) verkeersovertreding(en) één of meermaals hebben begaan. Zelfrapportagedata kunnen echter het voorwerp uitmaken van sociaal wenselijk antwoordgedrag of van herinneringseffecten, en worden niet altijd representatief verzameld, waardoor de cijfers worden vertekend.

Een tweede type van verkeersrecidive, namelijk het opnieuw tegenhouden, komt in grote mate overeen met een herhaling van een verkeersovertreding. Het verschilt echter van herhaling omdat hier de rol van de politie naar de voorgrond komt. Bij opnieuw tegenhouden wordt een verkeersovertreding (al dan niet fysiek) opnieuw vastgesteld door de politie, wat bij herhaling niet het geval is. In vele gevallen leidt dit onder meer tot een minnelijke schikking (m.n. het betalen van een verkeersboete), maar in bepaalde gevallen kan opnieuw tegenhouden ook leiden tot een verantwoording voor een politierechter en een eventuele veroordeling.

Het opnieuw arresteren daarentegen verwijst naar het opnieuw (bestuurlijk) aanhouden van een bestuurder voor een verkeersovertreding. In tegenstelling tot opnieuw tegenhouden komt het opnieuw aanhouden voor bij zwaardere verkeersovertredingen, zoals (een poging tot) vluchtmisdrijf, dronkenschap, zware snelheidsovertredingen, en dergelijke meer. Daarbij beslist de politie de weggebruiker opnieuw aan te houden/te arresteren voor een overtreding en deze mee te nemen naar het politiebureau ter voorleiding en verhoor. Dit kan dan leiden tot een vrijlating of tot een effectieve aanhouding van de verkeersovertreder, al naar gelang de beslissing van de parketmagistraat.

Herveroordeling treedt tenslotte op wanneer een bestuurder opnieuw wordt veroordeeld door een politierechtbank voor eenzelfde of voor een ander verkeersmisdrijf. Belangrijk bij dit alles is dat het onderscheid tussen verkeersfeiten en uitspraken door de rechter niet altijd eenduidig is. In bepaalde gevallen kan een vonnis immers gaan over meer dan één feit gezamenlijk. Het is daarom belangrijk dat volgens elk van de onderscheiden types expliciet wordt vermeld wat de eenheid van recidive is, en of dit verwijst naar een nieuwe strafzaak (met daarbinnen één of meerdere feiten) of naar een nieuw feit.

De empirische studie van verkeersrecidive baseert zich voornamelijk op officiële statistieken. Officiële statistieken zijn statistieken die worden geproduceerd in een nationaal kader door een nationale statistische dienst ten behoeve van de werking van de nationale overheid. Ze verschillen van zelfrapportagegegevens in de zin dat ze meer systematisch en objectief worden verzameld en losstaan van een beoordeling van het eigen gedrag. Belangrijke databanken op dit vlak in België zijn gegevens van het Centraal Strafregister, alsook de SIDIS-Griffie en de nationale databank van politieparketten (de "MaCH"-database).

² Het is namelijk slechts na het verlaten van de gevangenis dat een bestuurder effectief terug kan hervallen.

Tabel 1 Types van (verkeers)recidive

Type	Beschrijving
<ul style="list-style-type: none"> • Herhaling van een verkeersovertreding 	<ul style="list-style-type: none"> • Een bestuurder die binnen een bepaalde periode opnieuw een strafbaar feit pleegt zonder daarvoor te worden tegengehouden of geïdentificeerd door de politie. • Gegevens over herhaling van een verkeersovertreding zijn niet in de officiële statistieken opgenomen omdat ze niet worden geregistreerd door de politie.
<ul style="list-style-type: none"> • Opnieuw tegengehouden 	<ul style="list-style-type: none"> • Een bestuurder die een strafrechtelijke sanctie heeft gekregen (i.e. een onmiddellijke inning, minnelijke schikking of een bevel tot betalen) en binnen een bepaalde periode opnieuw een strafbaar feit pleegt. • De verkeersrecidivegegevens zijn samengesteld op basis van bestuurders die opnieuw worden beboet, zonder dat ze daarbij noodzakelijk fysiek worden tegengehouden door de politie.
<ul style="list-style-type: none"> • Opnieuw arresteren/bestuurlijk aanhouden 	<ul style="list-style-type: none"> • Een bestuurder die eerder werd gearresteerd voor een verkeersmisdrijf en binnen een bepaalde periode opnieuw wordt gearresteerd voor een strafbaar feit. • De verkeersrecidivegegevens zijn samengesteld op basis van opnieuw gearresteerde bestuurders.
<ul style="list-style-type: none"> • Herveroordeling 	<ul style="list-style-type: none"> • Herveroordeling vindt plaats wanneer een bestuurder opnieuw wordt veroordeeld door de politierechtbank voor eenzelfde of voor een ander misdrijf. • De verkeersrecidivegegevens zijn samengesteld op basis van opnieuw veroordeelde bestuurders.

In de wetenschappelijke literatuur bestaat er een relatieve eenduidigheid over het belang van officiële statistieken om (verkeers)recidive te bestuderen en over het feit dat ze de beste bron van informatie vormen voor een (verkeers)recidivemonitor (Andersen & Skardhamar, 2017; De Blander et al., 2019; Fazel & Wolf, 2015; Wartna, 2009). De reden hiervoor is dat officiële gegevens rijk zijn aan informatie over overtredingsgedrag en nog altijd meer mogelijkheden bieden dan zelfrapportagecijfers. Officiële gegevens laten het bijvoorbeeld toe om meerdere types van (verkeers)recidive te bestuderen binnen eenzelfde onderzoeksproject. Bovendien geven ze veel meer mogelijkheden qua observatieperiode en geven ze potentieel meer inzicht op overtredingscarrières van (verkeers)recidivisten.

Dit neemt niet weg dat officiële statistieken ook tekortkomingen hebben. Zo hebben officiële statistieken te maken met het probleem van het "dark number". Niet elke uitgevoerde verkeersovertreding wordt immers door de politie vastgesteld, waardoor officiële statistieken altijd een onderschatting zijn van verkeersovertredingen en verkeersrecidive. Daarnaast kampen officiële statistieken ook met het probleem van het "grey number". Zo kunnen bepaalde verkeersovertredingen wel worden vastgesteld door de politie, maar is het niet altijd mogelijk om een uiteindelijke dader te identificeren, bijvoorbeeld omdat een nummerplaat niet kan worden herkend of door een vluchtmisdrijf. In België zou je ook kunnen stellen dat Gas5-inbreuken (voor lichte snelheidsovertredingen) onder dit "grey number" vallen. Deze inbreuken worden immers louter administratief bestraft, wat maakt dat deze groep van verkeersovertreders niet in de data worden opgenomen en bijgevolg uit de recidivecijfers vallen.

Ondanks deze tekortkomingen blijft het belangrijk dat recidiveonderzoek altijd specificeert welke types van verkeersrecidive precies worden onderzocht.³ Afhankelijk van het type verkeersrecidive dat wordt onderzocht krijg je immers andere cijfers over verkeersrecidive. Officiële gegevens over verkeersovertredingen beginnen meestal bij het opnieuw tegengehouden van overtreeders omdat het deze informatie is die wordt geregistreerd. Een verkeersrecidivemonitor kan tegemoet komen aan het bestaan van meerdere types van verkeersrecidive door al deze types van verkeersrecidive mee op te nemen in de monitor op een zodanige manier dat verschillende types van verkeersrecidive zowel in combinatie als onafhankelijk van elkaar kunnen worden bestudeerd. Dit kan bijvoorbeeld door te werken met meerdere lagen, waarbij elke laag dieper ingaat op een

³ Het Wetenschappelijk Onderzoek en Datacentrum (WODC) in Nederland baseert haar recidivemetingen bijvoorbeeld standaard op veroordelingcijfers, aangevuld met gegevens van het Openbaar Ministerie omdat in Nederland veel strafzaken door het Openbaar Ministerie worden afgehandeld. Parallel daaraan werkt het WODC aan een methodiek voor het meten van verkeersrecidive op basis van data van het opnieuw arresteren, en wordt er momenteel gekeken in hoeverre deze aparte trajecten kunnen worden geïntegreerd.

bepaalde keten in de formele bestraffingsprocedure, zonder daarin het algemeen overzicht te verliezen. Het algemeen overzicht is immers belangrijk voor het complete beeld van de overtredingen (en de afdoeningen daarvan) en maakt het mogelijk om in één keer te kunnen nagaan hoeveel % van de daders met een bepaald verkeersdelict recidiveert en volgens welke vorm.

2.1.3 Vormen van recidive

Aanvullend op de types van recidive wordt er in de wetenschappelijke literatuur een onderscheid gemaakt tussen drie vormen van verkeersrecidive. Deze vormen zijn algemene recidive, specifieke recidive en speciale recidive (Dams, 2010; Nieuwkamp & Silverans, 2019). De wetenschappelijke literatuur spreekt van *algemene* recidive wanneer het recidivedelict niet (van) dezelfde (aard) is als het indexdelict en dus los staat van het type van recidive. Zo treedt algemene recidive bijvoorbeeld op wanneer iemand initieel wordt veroordeeld voor te snel rijden (het indexdelict) en op een later moment wordt veroordeeld wegens diefstal (het recidivedelict).

In tegenstelling tot algemene recidive wordt er bij *specifieke* recidive een herhal in hetzelfde delict verstaan. De dader begaat niet een andere maar dezelfde fout als bij het indexdelict, zoals bijvoorbeeld het voor een tweede keer rijden onder invloed van alcohol en/of illegale drugs, of voor een tweede keer een diefstal plegen.

Bij *speciale* recidive is vooral het soort delict van belang. Zo spreken we van speciale recidive wanneer een bestuurder in een eerste instantie wordt veroordeeld voor het rijden onder invloed van alcohol, en later wordt veroordeeld voor overdreven snelheid. In dit voorbeeld is het indexdelict niet gelijk aan het recidivedelict, maar hebben beide delicten wel te maken met verkeersdelicten. De categorie van overtredingen vormt met andere woorden het verkeer, en niet bijvoorbeeld twee verschillende categorieën. Dit zou het geval zijn wanneer het recidivedelict bijvoorbeeld zou te maken hebben met het opzettelijk toedienen van slagen en verwondingen of diefstal, dewelke feiten zijn die per definitie weinig tot niets met het verkeer te maken hebben.

In Nederland wordt er daarnaast nog een onderscheid gemaakt tussen vormen van recidive die gebaseerd zijn op de afdoening (straf of maatregel) van het recidivedelict, en meer specifiek of een (deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraf wordt opgelegd bij het recidivedelict of niet.⁴ Dit onderscheid laat toe om dieper in te gaan op recidive tijdens een voorwaardelijke vrijlating en dus wederopsluiting. Verder wordt er in Nederland ook nog een verschil gezien tussen ernstige of zeer ernstige recidivedelicten, dewelke als dusdanig worden geïdentificeerd wanneer een minimale wettelijke strafdreiging bestaat, zoals bijvoorbeeld een vrijheidsstraf van acht jaar of meer.

Een verkeersrecidivemonitor vormt idealiter een integraal onderdeel van een algemene recidivemonitor, en bevat dus zowel algemene, specifieke als speciale vormen van recidive. Afhankelijk van het type onderzoek, en van de aard van de onderzoeksvraag, kan er dan worden gekozen om "geneste criteria" te gebruiken (waarbij algemene recidive ook speciale en specifieke recidive en speciale recidive ook specifieke recidive omvat) of voor "ontneste" criteria (waarbij de focus bijvoorbeeld enkel en alleen ligt op speciale recidive in het verkeer in combinatie met specifieke recidive). Het grote voordeel van een verkeersrecidivemonitor als onderdeel van een algemene recidivemonitor is dat voor verkeersindexdelicten ook naar niet-verkeersrecidivisme kan worden gekeken en dat voor niet-verkeersindexdelicten ook verkeersrecidive kan worden onderzocht – wat een grote meerwaarde zou zijn voor onderzoek naar meer algemeen crimineel gedrag en herhal. Dit is niet mogelijk wanneer een verkeersrecidivemonitor op zichzelf staat.

2.1.4 Indicatoren van verkeersrecidive

Bij de studie van recidive wordt vaak de nadruk gelegd op specifieke indicatoren om (verkeers)recidive te bestuderen. Een eerste belangrijke indicator is de *recidiveprevalentie*. Deze indicator gaat na hoeveel procent van alle personen of bestuurders een nieuwe overtreding begaat en bijgevolg recidiveert. Daarbij is het zo dat hoe langer de observatieperiode, hoe hoger het percentage van recidivisme en dus ook de recidiveprevalentie.

Een andere belangrijke indicator is de *recidivefrequentie*. Deze indicator geeft het gemiddeld aantal keren aan dat een groep personen opnieuw in de fout is gegaan. In de praktijk komt het vaststellen van de

⁴ Bij een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf recidive worden delicten bijvoorbeeld geteld als recidivedelicten wanneer ze zijn afgedaan met een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf.

recidivefrequentie vaak neer op het tellen van het aantal nieuwe processen-verbaal of het aantal nieuwe veroordelingen of arrestaties en bestuurlijke aanhoudingen.⁵

Een derde indicator betreft de *recidiveomvang*, namelijk het totaal aantal recidivegevallen binnen een bepaalde groep van daders (zoals daders die rijden onder invloed van alcohol, onder invloed van illegale drugs, snelheidsovertreders etc). Hierbij is het natuurlijk belangrijk om te controleren voor de grootte van een onderzoeksgroep om vergelijkingen tussen verschillende onderzoeksgroepen mogelijk te maken. Vaak wordt deze indicator dan ook uitgedrukt aan de hand van een gestandaardiseerde maat per 100 daders.

Andere indicatoren zijn nauw verwant met het onderzoek naar overtredingscarrières (Blumstein & Blumstein, 1986; Latessa et al., 2020). Een overtredingscarrière verwijst naar het geheel van (verkeers)overtredingen begaan door één specifieke dader doorheen de tijd. Belangrijke indicatoren hierbij zijn het (gemiddeld) begin (*onset*) en het (gemiddelde) einde (*termination*) van een overtredingscarrière, de (gemiddelde) duur van een overtredingscarrière (*duration*), alsook de combinatie van feiten tijdens zo'n carrière (*crime mix*).

Voor een verkeersrecidivemonitor is het van belang dat alle relevante indicatoren zoveel als mogelijk worden opgenomen en worden berekend voor verschillende types van verkeersrecidive. Dit kan enerzijds door de microgegevens die aan de grondslag liggen van de verkeersrecidivemonitor toegankelijk te maken voor onderzoekers, waardoor gesofisticeerde analyses mogelijk worden. Alvorens dit mogelijk wordt zal er echter eerst aandacht moeten gaan naar de privacyaspecten van een dergelijke dataverwerking, waaronder de juridische grondslag, informatiebeveiliging, verwerking van persoonlijke gegevens, en dergelijke meer. Anderzijds kan deze informatie ook worden opgenomen door de microdata aan de basis van de monitor op een zodanige manier te aggregeren dat al deze parameters worden berekend.

2.1.5 Achtergrondkenmerken

Op basis van de wetenschappelijke literatuur is het voorts van belang dat een verkeersrecidivemonitor het mogelijk maakt om inzicht te krijgen in de achtergrondkenmerken van verkeersrecidivisten. Dit laat enerzijds toe om de demografische achtergrond van recidivisten te onderzoeken. Anderzijds is dit belangrijk omdat achtergrondkenmerken ons in staat stellen om een onderscheid te maken tussen verschillende cohorten, namelijk groepen van mensen met een gemeenschappelijke eigenschap. Deze gemeenschappelijke eigenschappen kunnen puur demografisch zijn van aard, zoals bijvoorbeeld gender, leeftijd en nationaliteit. Maar deze eigenschappen kunnen ook verwijzen naar de overtredingen zelf, waaronder het delict type van het index/recidivedelict (bijvoorbeeld groepen van daders van rijden onder invloed van alcohol), het jaar van registratie van een bepaalde indexgebeurtenis, de aard van de straf/afdoening, alsook het strafrechtelijk verleden van een recidivist. Het specificeren van cohorten op basis van achtergrondkenmerken laat niet alleen toe om meerdere recidiveindicatoren te vergelijken tussen verschillende cohorten, maar ook om evoluties per cohorte na te gaan over een langere termijn. Bovendien kunnen cohorten ook met elkaar worden gekruist (zoals bijvoorbeeld gender X leeftijd), waardoor heel genuanceerde vormen van (beschrijvende) analyse mogelijk worden.

⁵ In de marge van de indicatoren recidiveprevalentie en recidivefrequentie onderscheidt Wartna (2009) nog twee andere indicatoren, namelijk recidivesnelheid (i.e. de periode die is verlopen tussen een indexdelict en een recidivedelict, al dan niet van dezelfde aard) en de recidive-ernst (i.e. de ernst van een recidivedelict na een indexdelict). Wij zien deze niet als onafhankelijke indicatoren, maar veeleer als een vorm van recidive (voor recidive-ernst) of als een afgeleide van recidiveprevalentie en recidivefrequentie (voor recidive-snelheid).

2.2 De contouren van een Belgische verkeersrecidivemonitor

Op basis van bovenstaande discussie kunnen we de contouren van een wetenschappelijk onderbouwde Belgische recidivemonitor schetsen. Een *eerste* inhoudelijke vereiste van een verkeersrecidivemonitor is dat deze moet gebruik maken van een sociaalwetenschappelijke benadering van (verkeers)recidive, waarbij de termijn dat iemand kans maakt om te recidiveren niet stopt na een bepaalde periode (zoals twee à drie jaar bij de juridische benadering van verkeersrecidive) maar veeleer zo lang als mogelijk in de tijd wordt uitgestrekt met een duidelijk begin- en eindpunt. Conform andere wetenschappelijke studies is het voor het monitoren van verkeersrecidive ook wenselijk om te kijken naar delicten *volgend op* en niet *voorafgaand aan* het indexdelict. Alleen door een sociaalwetenschappelijke benadering te combineren met een prospectieve aanpak van verkeersrecidive in een verkeersrecidivemonitor wordt het mogelijk om een accuraat en betrouwbaar beeld te krijgen op verkeersrecidive en op de rol van de criminele voorgeschiedenis en specifieke interventies.

Een *tweede* inhoudelijke vereiste van de verkeersrecidivemonitor is dat deze meerdere types van verkeersrecidive (herhaling van de overtreding, opnieuw tegenhouden, opnieuw arresteren of bestuurlijk aanhouden, opnieuw veroordelen) documenteert en identificeert waardoor deze op een geïntegreerde manier kunnen worden beschreven en bestudeerd aan de hand van officiële gegevens. Dit kan bijvoorbeeld door de monitor te voorzien van meerdere lagen, te beginnen met een algemene laag met alle types van verkeersrecidive voor het complete beeld, maar waarbij vervolgens elke laag dieper ingaat op een bepaald type van verkeersrecidive. Hierdoor komt men geleidelijk aan dieper in de strafrechtketen terecht met ook stelselmatig minder recidivisten.

Ten *derde* vormt een verkeersrecidivemonitor idealiter een integraal onderdeel van een algemene recidivemonitor, en bevat deze dus zowel algemene, als specifieke en speciale vormen van recidive. Afhankelijk van het type onderzoek kan er dan worden gekozen om specifieke criteria te gebruiken om op die wijze de juiste vormen van recidive te gaan extraheren, zoals bijvoorbeeld verkeersrecidivisme. Het grote voordeel van deze methode is dat voor verkeers(index)delicten ook naar niet-verkeersrecidivisme kan worden gekeken en dat voor niet-verkeers(index)delicten ook verkeersrecidive kan worden onderzocht.

Een verkeersrecidivemonitor moet *ten vierde* toelaten om meerdere verkeersrecidiveindicatoren te bestuderen, waaronder recidiveprevalentie, recidivefrequentie en recidiveomvang. Ook indicatoren gerelateerd aan de overtredingscarrière van een verkeersrecidivist zijn van belang, namelijk het begin en het einde van een overtredingscarrière, diens duur en de combinatie en hoeveelheid aan feiten die tijdens zo'n carrière worden gepleegd. Dit kan enerzijds door de microgegevens die aan de grondslag liggen van de verkeersrecidivemonitor toegankelijk te maken voor onderzoekers, of anderzijds door de microgegevens op een zodanige manier te aggregeren dat alle verkeersrecidiveindicatoren beschikbaar zijn in de monitor. Al deze verkeersrecidiveindicatoren liggen aan de basis van een kwaliteitsvolle verkeersrecidivemonitor, zeker wanneer ze kunnen worden bestudeerd voor verschillende types en vormen van verkeersrecidive, per cohorte, en over een relatief lange termijn.

Tenslotte moet een verkeersrecidivemonitor het mogelijk maken om gebruik te maken van achtergrondkenmerken van daders. Dit om de demografische achtergrond van recidivisten te kunnen onderzoeken, maar ook omdat achtergrondkenmerken het toelaten om een onderscheid te maken tussen verschillende cohorten, waardoor de studie van recidivisme kan gebeuren voor verschillende onderzoeksgroepen.

3 De haalbaarheid van een verkeersrecidivemonitor in België

In België is er momenteel geen volledig uitgewerkte verkeersrecidivemonitor beschikbaar. Studies naar verkeersrecidive in België in het kader van specifieke projecten hebben tot dusver hoofdzakelijk gebruik gemaakt van (deels ad hoc) samengestelde datasets op basis van officiële statistieken. Dit betekent natuurlijk niet dat er geen belangrijke stappen werden gezet in de richting van de ontwikkeling van een verkeersrecidivemonitor in België. De belangrijkste evolutie op dit vlak is de ontwikkeling van een *verkeersrecidivedashboard* door het College van Procureurs-Generaal en het College van Hoven en Rechtbanken. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op dit dashboard en gaan we ook na in hoeverre het voldoet aan de inhoudelijke vereisten van een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor. Daarbij is het belangrijk te onderstrepen dat het doel van deze oefening is om eventueel volgende stappen te identificeren voor de uitwerking van een verkeersrecidivemonitor.

3.1 Het verkeersrecidivedashboard

Het verkeersrecidivedashboard is een informatie management instrument van de Rechterlijke Orde dat individuele (micro) verkeersinbreuk- en recidivegegevens uit de officiële database van het Openbaar Ministerie en Hoven en Rechtbanken automatisch samenbrengt op een geaggregeerd niveau en visualiseert. Het dashboard maakt gebruik van SAS Visual Analytics. Het dashboard is zo gemaakt dat zowel gebruikers met als gebruikers zonder (geavanceerde) statistische vaardigheden het platform kunnen gebruiken. Het dashboard bevat data van 2019–2023 en zal in 2024 beschikbaar worden voor een ruimer publiek. Naast het visualiseren en analyseren van geaggregeerde statistische data zullen gebruikers ook geaggregeerde gegevens kunnen exporteren naar andere databases voor verdere analyse. Qua vorm verschilt het verkeersrecidivedashboard niet wezenlijk van de vorm van een verkeersrecidivemonitor. Inhoudelijk moeten er daarentegen nog stappen worden gezet, zoals samengevat in Tabel 2 en uitgelegd in de volgende secties.

3.2 Van het verkeersrecidivedashboard naar een verkeersrecidivemonitor

3.2.1 Observatieperiode van verkeersrecidive in het verkeersrecidivedashboard

De benadering van verkeersrecidive in het dashboard is voornamelijk juridisch en minder sociaalwetenschappelijk van aard. Op dit moment hanteert het verkeersrecidivedashboard eenzelfde observatieperiode voor iedereen, namelijk vier jaar voorafgaande aan het laatste feit tussen 2019 en 2023. Dit omdat enkel voor deze periode een consistente definitie met beschikbare data kan worden gewaarborgd. De observatieperiode zal echter uitbreiden naar mate er nieuwe updates van het dashboard worden voorzien in de komende jaren, maar deze definitie van observatieperiode maakt het wel duidelijk dat de strategie van het dashboard momenteel veeleer retrospectief dan prospectief is van aard. Vanaf dat er een verkeersdelict wordt vastgesteld kan er vier jaar teruggekeerd worden in de tijd om te kijken of verkeersrecidivisme al dan niet plaatsvond. De data is dus van die aard dat elke overtreder minstens één feit heeft. Er kan afgebakend worden op één of meerdere feiten om de recidivisten te identificeren in het dashboard en dus om de recidiveomvang te bepalen. De observatieperiode kan door de gebruiker worden geselecteerd aan de hand van specifieke filters.

Een *eerste voorwaarde* om tot een meer optimale verkeersrecidivemonitor te komen is door de observatieperiode binnen het dashboard uit te breiden naar een langere periode. Alleen op die manier wordt een meer substantiële studie van verkeersrecidive mogelijk. Eén manier om dit te doen is door gegevens van de politie te integreren met bestaande justitiële data, waardoor meer relevante gegevens worden samengebracht. Een andere manier is door de jaarlijkse updates van het dashboard zo consistent mogelijk te laten verlopen waardoor de indicatoren vergelijkbaar blijven en de observatieperiode automatisch toeneemt doorheen de tijd.

Tabel 2 Vergelijking tussen de gewenste verkeersrecidivemonitor en het bestaande verkeersrecidivedashboard

	Ideaaltypische Verkeersrecidivemonitor		Bestaand Verkeersrecidivedashboard
Observatieperiode recidive	Sociaalwetenschappelijk Prospectief	↔	Juridisch Retrospectief, zonder informatie over interventies waardoor het onmogelijk is om de impact van maatregelen en straffen te onderzoeken
Types van recidive	Herhaling Opnieuw tegenhouden Opnieuw arresteren Herveroordeling	↔	Meerdere types van verkeersrecidive opgenomen, maar onbepaald welke precies en niet-gelaagd volgens type
Vormen van recidive	Algemeen Specifiek Speciaal	↔	Alle vormen van verkeersrecidive opgenomen, maar de vormen worden niet gespecificeerd. Het dashboard maakt ook geen onderdeel uit van een algemene recidivemonitor.
Indicatoren van recidive	Recidiveprevalentie Recidivefrequentie Recidiveomvang Overtredingscarrière Individueel niveau Betrouwbaar en valide	↔	Aandacht hoofdzakelijk naar recidivefrequentie, terwijl andere indicatoren niet of slechts indirect zijn opgenomen
Achtergrondkenmerken	Concrete demografische- en delict-specifieke cohorten	↔	Duidelijke cohorten, inclusief informatie over inbreuken uit de wet gekruiste recidive, graadsovertredingen en zware snelheidsovertredingen binnen en buiten bebouwde kom. De informatie is echter geaggregeerd, waardoor niet naar specifieke inbreuken kan worden gekeken.

Momenteel is de benadering van het dashboard retrospectief. In het dashboard zijn alleen eerdere delicten opgenomen van mensen met een recidivedelict in combinatie met delicten zonder recidive. De reden hiervoor is een wijziging in de afhandelingsprocedure van verkeersinbreuken ten gevolge van de introductie van het crossborder-proces. De retrospectieve benadering heeft als gevolg dat de effectiviteit van interventies maar moeilijk kan worden bestudeerd, omdat je altijd dient terug te gaan in de tijd en maatregelen en interventies niet automatisch worden opgenomen. Als *tweede* voorwaarde heeft het dashboard in die zin baat bij een meer prospectieve benadering van verkeersrecidive, waarbij meer expliciet wordt vertrokken van het indexdelict (en niet het recidivedelict) en vervolgens wordt gekeken welk type van interventie heeft plaatsgevonden en of dit al dan niet heeft geleid tot recidive. Een implicatie van deze tweede voorwaarde is dat ook informatie van interventies (eventueel vergezeld van aanvullende informatie over de uitvoering van deze interventie) wordt toegevoegd aan het dashboard.

3.2.2 Types van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard

Het verkeersrecidivedashboard bevat meerdere beslissingen met notie van schuld (waaronder betaalde onmiddellijke inningen, betaalde minnelijke schikkingen, betaalde bevelen tot betalen, bevelen tot betalen overgemaakt voor uitvoering, vonnissen (exclusief vrijspraken) en Praetoriaanse probaties) en dus ook meerdere types van verkeersrecidive. Het dashboard maakt daarnaast geen onderscheid in het type uitspraak

van de politierechter, of het type handeling van de politie. Hierdoor is het in het huidige dashboard niet mogelijk om te achterhalen of het nu gaat over opnieuw tegenhouden door de politie, een nieuwe arrestatie, een bestuurlijke aanhouding, een herveroordeling, of over een ander type van straf. Het dashboard integreert meerdere types van verkeersrecidive in eenzelfde dataset, zonder te specificeren welke precies.

Een *derde voorwaarde* voor een verkeersrecidivemonitor bestaat er dan ook uit om het dashboard op zulke manier te structureren zodanig dat een focus op specifieke recidivetypes mogelijk wordt. Daarbij worden de verschillende types van verkeersrecidive het best gestructureerd en gelaagd weergegeven. Hierbij wordt bij voorkeur vertrokken van een algemene structuur, waarbij alle recidivetypes worden samen gebracht met het oog op het krijgen van een algemeen beeld op alle delicten en het % recidivisten. Aan de hand van een selectieknop of filter zou het vervolgens mogelijk moeten worden om verschillende types van verkeersrecidive apart te bestuderen en met elkaar te vergelijken voor meerdere recidiveindicatoren. Dit principe van gelaagdheid lijkt technisch haalbaar, daar officiële databronnen het toelaten om het type van verkeersrecidive te identificeren.

3.2.3 Vormen van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard

Het verkeersrecidivedashboard focust op verkeersinbreuken en kijkt niet naar andere types van inbreuken buiten een verkeerscontext. Het legt zich in die zin toe op een speciaal type van recidive, namelijk verkeersrecidive. In het dashboard wordt een exhaustieve lijst van verkeersinbreuken opgenomen. Deze kunnen worden ingedeeld naar gelang de graad van overtreding, m.n. 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} graad overtredingen en snelheidsovertredingen met minder dan 10km of meer dan 20km boven de snelheidslimiet. Verder vormen ook inbreuken die vallen onder "gekruiste recidive" onderdeel van het dashboard. Verkeersinbreuken onder gekruiste recidive zijn inbreuken waarvan de Belgische wetgever vindt dat ze een bijzonder gevaar vormen voor de verkeersveiligheid (zoals rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs, rijden zonder geldig rijbewijs, overdreven en onaangepaste snelheid, etc.) en daarom zwaarder moeten worden bestraft. Het verkeersrecidivedashboard kijkt verder ook naar specifieke en algemene vormen van verkeersrecidive. In het dashboard kan recidive het begaan van eenzelfde verkeersovertreding of het begaan van twee verschillende verkeersovertredingen betekenen.

Een belangrijke kanttekening is dat het dashboard niet toelaat om verkeersovertredingen in relatie te brengen met delicten buiten een verkeerscontext, zoals diefstal of geweld. Bovendien is het ook niet mogelijk (net zoals bij de verschillende types van verkeersrecidive) om de verschillende vormen van verkeersrecidive te identificeren. Het dashboard is namelijk zo opgemaakt dat het in een eerste luik de prevalentie van bepaalde recidive-inbreuken weergeeft, en in een tweede luik toespitst op het aantal verkeersrecidivefeiten per fysiek persoon. Hoewel speciale en specifieke vormen van verkeersrecidive hierbij aan de basis liggen, kan de gebruiker hier niet dieper op ingaan. Het is niet mogelijk om te achterhalen welke speciale of welke specifieke vormen van verkeersrecidive precies voorkomen, omdat er geen informatie wordt weergegeven over het indexdelict in relatie met het recidivedelict.

Een *vierde voorwaarde* voor een verkeersrecidivemonitor is dan ook dat deze wordt geïntegreerd in een meer algemene recidivemonitor en dat daarbij meer aandacht gaat (in de vorm van visualisatie en beschrijvende analyse) naar de verschillende vormen van verkeersrecidive, inclusief op welke verkeersdelicten deze zijn gebaseerd.

3.2.4 Indicatoren van verkeersrecidive opgenomen in het verkeersrecidivedashboard

Zoals boven reeds besproken wordt bij de studie van (verkeers)recidive de nadruk gelegd op specifieke indicatoren of dimensies van (verkeers)recidive, waaronder recidiveprevalentie, recidivefrequentie, recidiveomvang en indicatoren m.b.t. de overtredingscarrière, waaronder begin en einde van een overtredingscarrière, de duur en de crime mix.

Het verkeersrecidivedashboard gaat hier tot op een bepaalde hoogte op in. Aan de hand van het dashboard is het bijvoorbeeld mogelijk om een idee te krijgen van de verkeersrecidivefrequentie over een periode van vijf jaar vanaf 2019, en te onderzoeken hoe deze verkeersrecidivefrequenties veranderen doorheen de tijd.

Om het probleem van verkeersrecidive echter zo adequaat mogelijk te bestuderen zou het wenselijk zijn om nog meer van deze indicatoren op te nemen in het dashboard. Momenteel bevat het dashboard bijvoorbeeld geen informatie over de recidiveprevalentie, namelijk hoeveel procent van alle verkeersovertreders dat een nieuwe overtreding begaat, wat nochtans een belangrijke maat is. Het dashboard toont ook geen cijfers over de recidive-snelheid (inherent bij cijfers over recidiveprevalentie en recidivefrequentie) of de recidiveomvang, en gaat ook niet dieper in op overtredingscarrières. Dit wil niet zeggen dat al deze indicatoren afwezig zijn in het dashboard. Zo kan de recidiveprevalentie wellicht indirect worden berekend door het aantal verkeersovertreders met meerdere feiten te delen door het totaal aantal verkeersovertreders in een bepaalde periode. Indicatoren zoals recidiveomvang, recidivesnelheid en indicatoren met betrekking tot de overtredingscarrière kunnen daarentegen niet worden berekend omdat het niet duidelijk is welke vormen van verkeersrecidive precies worden gepleegd en wat daarbij aan de basis ligt.

Een *vijfde voorwaarde* voor een verkeersrecidivemonitor betreft dan ook het opnemen van die gegevens die het mogelijk maken om meerdere verkeersrecidiveindicatoren te berekenen of indirect weer te geven. Technisch gesproken is het hierbij van belang dat de microdata waarop de gegevens in het dashboard zijn gebaseerd zodanig worden geaggregeerd dat de verschillende verkeersrecidiveindicatoren naar de voorgrond komen, maar aan deze voorwaarde zou ook kunnen tegemoet gekomen door valide en betrouwbare microgegevens aan onderzoekers beschikbaar te stellen (nadat aan alle juridische en gegevensbeschermingsvereisten zijn voldaan) met het oog op verdere analyse.

3.2.5 Achtergrondkenmerken opgenomen in het verkeersrecidivedashboard

Een interessant aspect van het verkeersrecidivedashboard is dat het gebruikers in staat stelt om een onderscheid te maken tussen verschillende cohorten. Concreet kunnen we bijvoorbeeld recidivefrequenties analyseren op jaarbasis, waardoor we kunnen kijken naar hoe het aantal verkeersrecidivefeiten evolueert van jaar tot jaar. Daarnaast is het mogelijk om te onderzoeken hoe recidivefrequenties variëren naar gelang gender, leeftijd, domicilie, afkomst, provincie en gemeenten. Hierdoor kunnen gebruikers onder meer blootleggen in welke provincies/gemeenten verkeersrecidive relatief gesproken meer voorkomt, en hoe het aantal recidivefeiten verschilt volgens geslacht en leeftijd en naar nationaliteit. Deze variabelen kunnen op hun beurt nog eens worden gekruist, waardoor cohorten op een nog specifiekere manier kunnen worden onderzocht.

Het recidivedashboard bevat voorts ook informatie over achtergrondkenmerken die te maken hebben met de overtredingen zelf. Zo kan er in het huidige dashboard geselecteerd worden op een overtreder met één of meerdere inbreuken uit de wet gekruiste recidive, een graadsovertreding en zware snelheidsovertredingen binnen en buiten de bebouwde kom. Bovendien kunnen deze overtredingen ook worden gecombineerd aan de hand van de aanwezige filters in het dashboard. De aanwezigheid van deze overtreding-specifieke achtergrondkenmerken is een sterkte van het dashboard, want het laat toe om dieper in te gaan op bepaalde groepen van verkeersrecidivisten. Aan de hand van het dashboard is het momenteel dus mogelijk om bijvoorbeeld graadsovertreders van elkaar te onderscheiden, of een onderzoeksgroep van verkeersrecidivisten uit een bepaald jaar te vergelijken met andere jaren. Onderzoekers zijn echter wel aangewezen op geaggregeerde data voor een dergelijke analyse, wat vooral bij graadsovertredingen moeilijk ligt omdat deze categorieën verschillende uiteenlopende types van verkeersovertredingen bevatten. Bovendien is het niet zeker dat de lijst met verkeersovertredingen echt exhaustief is. Een *zesde* en laatste voorwaarde is dan ook dat de microdata aan de basis van dashboard zodanig kan worden gebruikt dat naast demografische kenmerken ook delict-specifieke achtergrondkenmerken meer in detail en op een lager niveau kunnen worden bestudeerd.

4 Conclusies

Dit rapport had als doel om de haalbaarheid voor het uitbouwen van het verkeersrecidivedashboard tot een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor in België te onderzoeken, inclusief om de voorwaarden waaraan een dergelijke monitor moet voldoen te identificeren. De studie onderzocht de haalbaarheid van een verkeersrecidivemonitor aan de hand van de ideaaltypische methode. In een eerste stap werden de inhoudelijke vereisten van een verkeersrecidivemonitor besproken aan de hand van een grondige studie van de wetenschappelijke literatuur. In een tweede stap werd een huidig initiatief op het vlak van het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor bestudeerd, namelijk het verkeersrecidivedashboard. De ideaaltypische verkeersrecidivemonitor en het verkeersrecidivedashboard werden vervolgens met elkaar vergeleken met als doel te weten waar we momenteel staan, waar de verschilpunten liggen, en welke toekomstige stappen en voorwaarden nog nodig zijn voor de uitbouw van een wetenschappelijk onderbouwde verkeersrecidivemonitor.

De studie toonde aan dat er reeds belangrijke stappen werden gezet in de richting van een verkeersrecidivemonitor aan de hand van het verkeersrecidivedashboard, maar dat dit dashboard nog verder kan worden geoptimaliseerd om het effectiever te maken voor de studie van en het beleid rond verkeersrecidive.

Een eerste mogelijke stap richting een effectievere verkeersrecidivemonitor is de omschakeling van een juridische naar een sociaalwetenschappelijke benadering van verkeersrecidive, waarbij de observatieperiode zoveel als mogelijk wordt uitgebreid. Aan deze vereiste zal in zekere zin automatisch worden voldaan omdat het dashboard jaarlijks zal worden geüpdatet (op voorwaarde dat updates consistent verlopen), maar extra ingrepen zouden kunnen worden gedaan door bijvoorbeeld politie- en justitiegegevens met elkaar te integreren. Momenteel is het dashboard ook voornamelijk retrospectief van aard, met een focus op recidivedelicten, terwijl het in de toekomst wenselijk zou zijn om meer te werken volgens een prospectieve logica waarbij wordt vertrokken van het indexdelict en vervolgens evoluties worden in kaart gebracht, bijvoorbeeld met het oog op de effectiviteit van bepaalde maatregelen en interventies. Op dit moment beschikt het dashboard echter nog niet over informatie op het niveau van maatregelen en sancties en zal deze in de toekomst via correctionele data en data van justitiehuisen en parketten-generaal aan het dashboard dienen te worden toegevoegd.

Een andere wenselijke stap voor een verkeersrecidivemonitor is het dashboard zo structureren dat er kan worden gekeken naar alle verkeersrecidivetypes samen als naar verkeersrecidivetypes apart. In dit rapport werd een onderscheid gemaakt tussen vier recidivetypes, namelijk herhaling van de verkeersovertreding, opnieuw tegenhouden, opnieuw arresteren of bestuurlijk aanhouden, en herveroordeling. Door het probleem van het "dark" en "grey" number kunnen enkel de laatste drie aan een monitor worden toegevoegd. Om een onderscheid te maken tussen deze types zou het een stap vooruit zijn moest het dashboard in de toekomst van meerdere lagen worden voorzien, te vertrekken van een algemene laag met alle verkeersrecidivetypes, maar waarbij vervolgens elke laag een specifiek verkeersrecidivetype uitmaakt. Dit zou significante voordelen opleveren voor de studie van verkeersrecidive, omdat patronen en dynamieken kunnen worden vergeleken naar gelang het type verkeersrecidive. Op het eerste zicht lijken officiële databronnen deze structuur ook mogelijk te maken omdat in de microgegevens het type van verkeersrecidive wordt geïdentificeerd.

Een derde mogelijk werkpunt naar de toekomst toe is het integreren van een verkeersrecidivemonitor in een meer algemene recidivemonitor. Hoewel de praktische aspecten in verband met datakwaliteit om dit te realiseren wellicht uitdagend zijn, zou dit toch enorme voordelen kunnen opleveren voor de studie van (verkeers)recidive in België, daar dit het mogelijk maakt om verkeersindexdelicten te koppelen aan niet-verkeersrecidivisme en vice versa. Los daarvan zou ook de identificatie van verschillende vormen van verkeersrecidive meer aandacht verdienen in het huidige dashboard, en zouden we toch minstens een zicht moeten kunnen krijgen op welke verkeersindexdelicten en welke verkeersrecidivedelicten vaak samen voorkomen en waarom.

Daarnaast zouden extra verkeersrecidiveindicatoren in het dashboard moeten worden toegevoegd. Dit rapport legde de nadruk op de indicatoren verkeersrecidiveprevalentie-, frequentie, omvang en indicatoren van de overtredingscarrière. Tot dusver is slechts de eerste van deze indicatoren in het dashboard opgenomen, terwijl de microgegevens de berekening van meerdere indicatoren toelaten. Ook hier zou in de toekomst kunnen worden op ingezet, hetzij door microgegevens beschikbaar te maken aan onderzoekers, hetzij door microgegevens op die manier te aggregeren dat meerdere van deze indicatoren standaard beschikbaar worden in het dashboard.

Ten slotte vindt het rapport dat het verkeersrecidivedashboard al een resem achtergrondkenmerken bevat, maar dat achtergrondkenmerken die te maken hebben met de overtredingen zelf nog te algemeen zijn verwerkt in het dashboard. Nochtans zijn dergelijke achtergrondkenmerken belangrijk met het oog op het bestuderen van bepaalde groepen verkeersrecidivisten, zoals snelheidsovertreders en rijden onder invloed van alcohol. Het opnemen van deze kenmerken verdient in de toekomst dan ook de nodige aandacht.

Een centrale tekortkoming van deze studie is dat het voornamelijk de theoretische volgende stappen voor een verkeersrecidivemonitor belichtte, en de praktische kant van het verhaal wat achterwege liet. Natuurlijk staat of valt alles met de praktische haalbaarheid van bepaalde stappen, en toekomstig onderzoek zal hier dieper op in dienen te gaan. Niettemin hopen we dat we met het blootleggen van wat effectief dient te worden verstaan onder een verkeersrecidivemonitor, en de theoretische volgende stappen, we het gehele toekomstige project naar een volwaardige en effectieve verkeersrecidivemonitor in België van het nodige kader hebben voorzien.

Referenties

- Andersen, S. N., & Skardhamar, T. (2017). Pick a Number: Mapping Recidivism Measures and Their Consequences. *Crime and Delinquency*, 63(5), 613–635.
- Blumstein, A., & Blumstein, A. (1986). *Criminal careers and career criminals* (Vol. 1). National Academy Press Washington, DC.
- Dams, M. M. (2010). *Recidive in België en Nederland. Een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*. Intersentia.
- De Blander, R., Robert, L., Mincke, C., Maes, E., & Mine, B. (2019). *Etude de faisabilité d'un moniteur de la récidive/ Haalbaarheidsstudie betreffende een recidivemonitor*.
- Fazel, S., & Wolf, A. (2015). A systematic review of criminal recidivism rates worldwide: Current difficulties and recommendations for best practice. *PLoS ONE*, 10(6).
- Gerhardt, U. (1994). The Use of Weberian Ideal-Type Methodology in Qualitative Data Interpretation: an Outline for Ideal-Type Analysis. *Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 45(1), 74–126.
- Goossens, F., Vanlaar, W., Kluppels, L., & Wiseur, A. (2003). *Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? Een empirische evaluatie van de Belgische sensibilisatiecursussen op basis van de survival time tot de eerste recidive*.
- Latessa, E. J., Johnson, S. L., & Koetzle, D. (2020). *What Works (and Doesn't) in Reducing Recidivism* (2nd ed.). Routledge.
- Maltz, M. D. (1984). *Recidivism*. Academic Press.
- Nieuwkamp, H., & Silverans, P. (2019). De kerfstok van verkeersovertreders Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister. *Brussel, België: Vias Institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Robert, L., Pauwels, L., Vander Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 151–157.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. *Brussel, België: Vias Institute–Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Stapley, E., O'Keeffe, S., & Midgley, N. (2021). Essentials of ideal-type analysis: A qualitative approach to constructing typologies. In *Essentials of Qualitative Methods Series*. American Psychological Association.
- Stapley, E., O'Keeffe, S., & Midgley, N. (2022). Developing Typologies in Qualitative Research: The Use of Ideal-type Analysis. *International Journal of Qualitative Methods*, 21, 1–9.
- Wardenier, N., Vermeulen, C., & Nieuwkamp, R. (2021). Over de betrokkenheid van verkeersrecidivisten in verkeersongevallen. *Brussel, België: Vias Institute–Kenniscentrum Verkeersveiligheid*, 1–49.
- Wartna, B. (2009). *In de oude fout: over het meten van recidive en het vaststellen van het succes van strafrechtelijke interventies*. Boom Juridische uitgevers.
- Wartna, B., Blom, M., & Tollenaar, N. (2011). *De WODC-Recidivemonitor-4e herziene versie*.
- Weber, M. (1904). *On methodology of social sciences*. Routledge.
- Zara, G., & Farrington, D. (2015). *Criminal recidivism: Explanation, prediction and prevention*. Willan.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be